



HÖSTEN -86

EDVIND

Sv. IF-båtförbundets medlemstidning



SM i Kalmar

Foto: Inger Gidlund

Svenska IF-båtförbundets styrelse 1986

Ordförande	Gunnar Harju, Själevadsgatan 30 A, 891 00 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-101 70, 165 38 (bost)
Vice ordförande	Henric Blome, Midgårdsvägen 51, 751 00 ODENSBÄCKEN, tel 019-504 14 (bost)
Sekreterare	Alf Andersson, Oxelgatan 10, 421 77 VÄSTRA FRÖLUNDA, tel 031-29 19 71 (bost)
Kassör	Per-Anders Johansson, Storgatan 7, 891 00 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-120 86, 839 98 (bost)
Suppleant	Karl-Erik Nordin, (Tävlingskommitté) Frisörvägen 10, 890 32 JÄRVED, tel 0661-230 33, 0660-403 34 (bost)
Suppleant	Ulf Olsson, Tjärn 1242 891 00 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-421 48, 428 57 (bost)
Adjungerade	Mats Sjöblom, (PR och medlemmar) Vintergatan 10 A, 891 00 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-462 00, 156 57 (bost) Anders Carlsson, (Teknisk kommitté) Fågelsångsvägen 14, 891 00 ÖRNSKÖLDSEVIK, 0660-172 35 (bost) Per Hårding, (Int. kontaktman) Relingsvägen 24, 890 33 BONÄSSUND, tel 0660-139 32, 581 78 (bost)
Ledamot från BIF	Anders Carlsson, Fågelsångsvägen 14, 891 00 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-172 35 (bost)
Ledamot från OIF	Bengt Linnman, Grevegatan 65, 114 59 STOCKHOLM, tel 08-60 31 29 (bost)
Ledamot från SOIF	Roland Kihl, Södra vägen 11 A, 392 45 KALMAR, tel 0480-878 25 (bost)
Ledamot från SSIF	Göran Lundblad, Johan Hårds gata 54 A, 252 54 HELSINGBORG, tel 042-13 75 64 (bost)
Ledamot från VIF	Anders Brunström, Sankt Pauligatan 41, 416 60 GÖTEBORG, tel 031-19 14 93 (bost)

IF-förbunden i Norden och Tyskland

Sverige	Per-Anders Johansson, Box 66, 891 01 ÖRNSKÖLDSEVIK, tel 0660-120 86
Danmark	Bernhard Körbitz, Vinkelvej 1B, DK-3520 Farum, tel 02-95 34 02
Norge	Svein R Wright, Bernhard Herres v 41, Oslo 3, tel 02-14 67 08
Finland	Jörgen Rönnback, Tennstopet 3 B, SF-216 00 Pargas
Tyskland	Wolfgang Riefke, Gatower Strasse 124, D-1000 Berlin 20, tel 030-361 90 96

Årsmöte

Lördagen den 6/12 1986 kl 15.00.
Plats: Hotel Focus, Ö-vik.

Regionernas faddrar

BIF:	Anders Carlsson
OIF:	Gunnar Harju
SOIF:	Mats Sjöblom
SSIF:	P-A Johansson
VIF:	Ulf Olsson

Ordföranden har ordet

Segelsommaren 1986 är till ända och våra båtar gör sig beredda för en välbehövlig vintersömn i båtskjul eller under pressenning. Framför oss ligger vinter och promenader till varvet för att se till att stöttor och täckning är i sin ordning, och att hälsa på vår slumrande farkost.

Rätt miljö

När jag seglade "Neppare" på 60-talet fick jag höra att några fantaster i Gävle låtit inreda ett litet rum i direkt anslutning till båten. Stäven stack in genom väggen och i rummet som var ca fyra kvadratmeter fanns det några stolar, ett bord, element, kaffe och en värmeplatta. Här träffades man lite då och då under vintern, för att prata båt i en miljö som var så nära båten som möjligt!

En amerikansk seglare, Arthur Knapp Jr skrev i sin bok "Race your boat right" om något liknande. Han menade att framgångsrika kappsegelare aldrig borde tappa den fysiska kontakten med båten, inte ens på vintern. Den som lite då och då var nere vid varvet, tittade till den, pratade med den, funderade, hade ett klart försprång när våren och sjösättning- en kom. Kanske inte så konstigt då det i sig är ett tecken på ett kraftigt intresse som inte släpper sitt grepp bara för att solen behagar befinna sig på "fel" sida om ekvatorn!

Var rädd om masten

På tal om vinteruppläggning. Du har väl tagit ficklampan och tittat efter att det inte står vatten i akterskeppet under sittbrunnen!

Pelle i 1725 visade mig häromdagen en levang som var utrustad med svamp i andra ändan just för detta ändamål.

Själv hittade jag lite nonstopp i styrbords lucka, en flaska saft under babords koj och en skvätt whisky under styrbords.

En suck av lättnad tycktes komma från henne när ankaret med 50 m tamp förpassades från akterhacket till midskepps under masten.

Du har väl skjutit upp tågverket och hängt upp det i garderoben i båten eller hemma? Vikt ihop seglen extra omsorgsfullt och lagt dem i källaren eller på vinden. Även en mast av aluminium mår gott av att få ligga rakt under vintern. Se till att du har tillräckligt med stöttor, så att den inte svankar på något ställe.

Till sist! Skriv en lapp på vad som skall göras inför sommaren 1987 och sätt fast den på skottet i ruffen. En trevlig läsning när du återkommer till din IF.

Målsättningen -86?

Så till vår målsättning för 1986. Hur gick det? För förbundet är 1986 ett avslutat kapitel, då vi har brutet bokföringsår och vi är i skrivande stund en bit in på 1987.

Vi har inte nått ett dubblerat antal på medlemssidan, men har passerat 400-strecket med marginal.

Medlemsregistret har vi jobbat hårt med. Finns idag på kassörens mikrodator och återfinns på annan plats i denna tidning.

Vi har fått befogad kritik för att ha haft bristande kontakt med regionerna. För att förbättra oss har vi utsett "faddrar" för respektive region:

BIF Anders Carlsson, OIF Gunnar Harju, SOIF Matts Sjöblom, SSIF P A Johansson och VIF Ulf Olsson. Vi hoppas att knytningen till en person skall förbättra kontakterna.



Med IF-båthälsningar
S 2019 Gunnar Harju

VIF:s idé att arrangera lagkappsegling har vi tagit fasta på och vår tanke är att lagkappen skall rotera i regionerna. Den region som skall ha SM ordnar lagkapp året innan. Ett bra sätt att aktivera seglare, funktionärer och regioner tror vi.

Med bla annonsintäkterna i denna tidning har vi tillfört förbundet friskt kapital som används framåt för IF-båtens fromma. Vår tidning har ytterligare förbättrats i kvalitet och utförande. Eftersom den är vårt ansikte utåt mot medlemmar och blivande medlemmar anser vi det vara av högsta vikt.

Vi har brevledes kontaktat våra systerorganisationer i Norge, Danmark, Finland, Tyskland och San Fransisco. Vad som kommer ut av dessa kontakter är för tidigt att redovisa.

Under 1987 hoppas vi kunna genomföra en matchracing i IF i centrala Stockholm, sponsrad av Skandia. Meningen är att uti kungliga huvudstaden propagera för entypsbåten och bankappseglingen, för IF-båten – familjebåten.

Motiverade

Vi, ett 20-tal personer som jobbar för IF-båten i förbundet har roligt. Visst tar det tid, men vi känner oss motiverade och arbetar målinriktat för att lyfta fram IF-båten i rampljuset på den svenska seglingsarenan.

Tack Kalmar för ett fantastiskt SM vid foten av slottet. Tack Henric Blomé för leverans av underbara kotletter till den sena grillfesten. Tack Pappa Hansson för pojkarna, dragspel, sång och slokhatt!

Tack Bengt Linnman och alla ni andra i Stockholm, som ställde ut Pelle Sjökvists IF på allt för sjön.

Tack Bengt Avenius för fint lagkapp och härlig samvaro i VIF:s regi, och tack alla ni andra som hör av er och bryr er om vår båt.

Tack Tord Sundén för IF-båten!
Segla högre men fortare, vi ses!

Ensamsegling över Atlanten i IF-båt

Något om min solosegling över Atlanten tur och retur med IF 1808 (1984)

– Sven Carlsson –

Den 15 augusti 1983 avseglade jag från Värmdö i Stockholms skärgård till Västindien och Florida.

Min resa kom att bli cirka 12 000 sjömil och routen såg ut som följer:

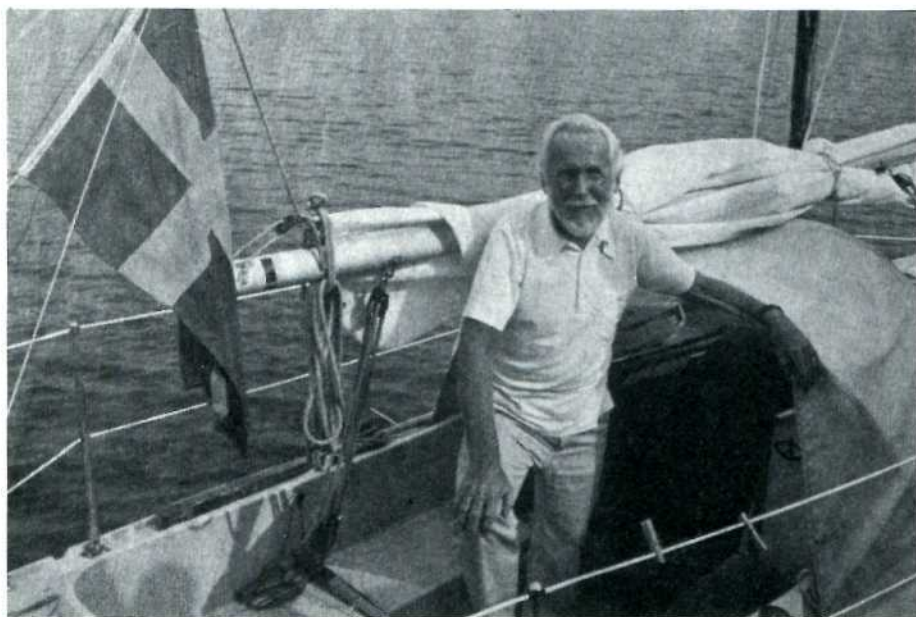
Först till Bornholm för avhämtning av sjökorten som var moms fria där. Därefter Kielkanalen – Nordsjön – Calais – Engelska kanalen – Cherbourg – Biscayabukten – Spanien – Madeira – Teneriffa – Cap Verde – 2 100 sjömil över Atlanten – Martinique Västindien – Antigua – St Barthelemy – Hispaniola – Jamaica – Key West – Till Naples, Florida som var resans mål den 14 april 1984.

Hemresan gick via Key West norr om Bermuda till Azorerna – England – till Agger på Jyllandskusten dit jag kom den 27 juli 1984.

Under resan inträffade mycket som är värt att berätta om. Jag hoppas kunna ge ut det i bokform någon gång. Manuskript och förläggare saknas ännu.

Här är i alla fall några axplock:

- Gick för nära den östtyska kusten, prejad av patrullbåt.
- Strandade norr om Texel. Bärgad av räddningsbåten "IDA MARI".
- Inblåst 19 dygn i Calais.
- IF-båten "TJA" från Schweiz. Övertager vindroder och vindgenerator.
- Brand ombord i La Coruna.
- Kardelbrott i lovarts innervant utanför S:t Anton, Cap Verde.
- Landfall, Västindien efter 20 dygn.
- Pirater utanför Hispaniola.
- Ensam mot pirater söder om Jamaica.
- Jagad av US Coast Guard i Yucatan sundet.
- På grund i Bahamas bank på hemvägen.
- Jätttevågen NO Bermuda. Dricks-vattnet över bord.
- Fyra liter vatten av en supertanker.
- Storfallet till väders igen.
- Rundningen av Englands Cap Horn, Lands End. Kuling, tidvattenströmmar, mörker och farlig kurs.
- NV kuling utanför Jylland och resans slut.



Sven Carlsson stående i sin båt "Laura".

Något om utrustningen

Låt mig uttrycka mig så här:

Jag hade allt utom VHF-radio, släplogg, reservdelar till autopilot och motor, svänghjulsavdragare, ekolod, laddningsaggregat för 110 volt, segeldukstape, skydd på vantspridarna, fast installerad vattentank, vattentäta boxar för verktygen och allt annat såsom cigarettändare och torrbatterier m.m. Nyare segel, stormstör utan travare, reservsegel.

Detta är vad jag verkligen hade behövt.

Provianten

Det viktigaste är dricksvatten. Är man välködd kan man klara sig utan mat länge, dvs 4 till 5 veckor utan risk för allvarliga men. Det är bra att känna till om man skulle bli utan proviant.

Man behöver inte smörja in 500 ägg med vaselin. Inte heller dör man av att vara utan mjölk och falukorv.

Av flera skäl är det fördelaktigt att undvika animalisk föda. Ett är förvaringen. – Färs fisk finns i havet.

Min proviant bestod av: spagetti, ris, linser, bönor, nötter, citrusfrukter, russin, fikon, pop corn etc. Dessa varor håller sig bra och är lätta att förvara. Provianten var faktiskt ett av dom mindre problemen.

För en soloseglare gäller det att äta för att leva. Ej om omvänt såsom på färjor och liknande. – I hamn kan det tyvärr bli så också.

Farkosten

Att jag valde IF-båten var inte svårt – jag hade den redan. En atlantsegling fanns redan i bakhuvudet på mig när jag köpte båten 1974. Jag har inte behövt ångra mig att jag valde en kustkryssare till havskryssare.

IF-båten rör sig ganska lugnt i sjön på grund av sin slanka linje och tunga köl. Det är fördelaktigt när man måste vara framme i fören ute på öppet hav. En halvtonnare är rena katapulten. Båten är enormt slutstyv, ej lovgirig i något läge, (som för många andra båttyper, kan vara ett olösligt pro-

blem). Krängde aldrig så mycket att sittbrunnen vattenfylldes.

IF-båten är en utomordentlig bidevindseglare, kan kryssa med endast stormföck, en bra livförsäkring med kust i lä.

Att jag strandade berodde inte på båten, utan på min navigation.

Jag är övertygad om, att jag inte skulle ha klarat mig så bra med en annan båttyp, då jag vräktes på sidan av en jättevåg utanför Bermuda. En halvtonnare skulle säkerligen gått runt på grund av sin stora formstyvhet och låga kölvikt.

En annan fördel som jag upptäckte var, att man i full storm kunde köra 1/2 vind med endast stormföck. Båten stod då pall bättre mot sjöarna på grund av levande kraften och viktstabiliteten än att ligga stilla med bredsidan mot sjön.

Det finns mycket mer att säga om båtens goda egenskaper. Låt mig bara tillägga förmågan att gå på grund och stranda utan allvarigare skador som följd.

Till nackdelarna hör som bekant sittbrunnssargen och utombordsmotorns placering. Dessutom är förluckan svår att få tät utan utvändig tejpning.

Jag avslutar min artikel med några utdrag ur min sjödagbok.

Det handlar om jättevågen utanför Bermuda, som stjälpde omkull båten och hur jag fick färskvatten av en supertanker.

Lördagen den 2 juni 1984

Kl 02.00. Vinden har ökat så jag måste beslå storen. Inga segel uppe nu. Det blåser så mycket att det är storm. Båten driver mot NNO och rullar kraftigt. Sjön är hög men inte så många brytande vågor.

Kl 06.35. Nu är det mulet. I ruffen är det förvånansvärt lugnt trots busvädret. Man hör vinden svagt. Det är bara rullningen som märks. Hur länge skall detta pågå? Det finns i alla fall gott om sjörum som tur är.

Vid 14-tiden när jag höll på att koka thevatten vräkte en jättevåg ner båten helt på sidan. Vattnet forsade in i sittbrunnen och ruffen. Båten låg stilla på sidan en stund innan den reste sig igen. Allmän oreda i ruffen. Röret som vindrodret är lagrat på hade blivit böjt.

Vinden och sjön tilltog ytterligare. Jag satte mig till rors för att styra undan dom värsta sjöarna. Jag blev snart blöt och kall, bestämde mig för att låta båten klara sig själv genom att ta bort pinnen, så rodret kunde svänga fritt. Jag kunde vara i blöta ruffen istället för att riskera att bli spolad över bord vid en ny kantring. Det fungerade, inga flera tillbud.



Svens båt liggande i Naples.

Onsdagen den 6 juni 1984

Kl 02.30. Det börjar blåsa upp från söder. Det verkade som en ny storm var på väg.

Kl 04.20. Upptäckte att jag låg på kontrakurs då jag skulle justera vindrodret. Försökte sätta stormstoren. Gick ej då fallet trasslat till sig. Jag väntar till lugnare väder.

Kl 08.10. Satte stormstoren. Går på något för sydlig kurs, men bra fart. Går ej att hålla högre än halv vind på grund av svår motsjö.

Vid middagstid har vädret blivit så pass bra att jag kan bestämma middagshöjden. Lat 39° 32,3' Long 50° 42'

Ligger bi och torkar allt vått i solen. Lyckades få eld på en tändsticka. Kunde tända fotogenlampan. Klockan framvriden en timme. När jag skulle koka lite ris och ta vatten till detta, upptäckte jag att mitt vatten i sittbrunnen, en 30 l och en 1/2 20 l plastdunk, hade försvunnit. Dom måste ha gått över bord när båten välte. Jag hade inte upptäckt det tidigare eftersom den stora dynan som låg över dunkarna låg kvar. Jag hade fått några plastkär av bräckligare kvalitet som jag förvarade under kojerna. Men dessa var tomma så när som på 5 liter.

Detta är katastrof. 900 M till Azorerna. 400 M New Foundland som närmaste land. Det går ej, inga sjökort och nordlig vind. Dessutom motbudande att vända tillbaka.

Jag fortsätter och hoppas på regn, möte med fartyg eller Guds hjälp.

En supertanker i sikte

"WORLD DUARLITY" av Mormonia

kom inom synhåll, en tanker på uppskattningsvis 200 000 ton har kursen precis på mig. Jag signalerade med flytvästen. Dom svarade med en lång ljudsignal. Om en stund vinkade jag igen. Nytt svar från dem. Dom hade upptäckt mig det kunde jag vara säker på.

Det var svag vind och det tog mycket lång tid innan jag kommit intill sidan på tankern. Min båt hölls med en tamp i vardera ände. Jag hade bett om vatten i en plastdunk eller dylikt. Dom hade inga plastdunkar, sade dom, utan firade ned en vattenslang till mig. Jag hade ingenting annat än ett bräckligt plastkär, som endast rymde ca 4 liter, att ta vattnet i. Jag låg intill tankern ganska nära dess akter. Det var kraftig dyning. Jag åkte upp och upp och ned. Gubbarna som höll mina tappar, ställde sig bredvid varandra i stället för att vara så långt ifrån varandra som möjligt, så att tapparna kunde hållas sträckta. Min båt lade sig då tvärs med aktern mot tankern. Det var nära att mitt akterstag kommit under tankerns akteröverhäng. Fortast möjligt lämnade jag mitt utomordentligt farliga läge. Tyvärr hann jag bara få 3 till 4 liter vatten. Jag tackade befälet för vänligheten att bistå mig. Dom frågade mig om jag behövde något annat. Beklagligtvis glömde jag bort tändstickor och batterier. Jag svarade: – ett par öl, men det hördes inte.

För noteringar i deras loggbok fick jag lämna namn och nationalitet på båten.

Det var i alla fall trevligt att träffa några människor. Det var inte igår precis.

Färden gick vidare mot Azorerna.

SM FÖR IF-BÅT OCH ULVÖREGATTAN



ÖRNSKÖLDSVIK
11-19 JULI 1987

Att segla med blixten i båten

Sommaren 1985 lämnade efter sig en del minnen – inte minst pga vädret och dess makter. Mäktiga krafter i form av åsknedslag drabbade Minda från Västerås. Tack och lov låg båten i hamn vid det tillfället, men just därför upptäcktes inte vad som hänt med en gång.

Innerklädseln skadad

Några dagar efter åskvädret var det dax att städa ur båten inför semestern. Då observerades vissa saker som trasiga. Strömbrytaren till topp-lanternan hade "trillat ur" och delarna hittades under. En missfärgning fanns i styrbords stickkoj (där bordsbenen förvarades) mot skrovsidan, där innerklädseln var skadad. En hemsk tanke kom: var det en skada i fribordet – gammal eller ny? Men ingenting syntes utanpå. (Efteråt har man insett att kojerna ligger lägre i förhållande till vattenytan än man tror.) Innerklädseln var fuktig på en del ställen – men det hade regnat mycket kraftigt och båten behövdes nog tätas om mellan skrov och däck! Vidare var vindexen helt borta och en

säkring till värmaren var nersmält. Ja, det var ju bara att fixa till dessa detaljer lite snabbt!

Båten läcker

Kvällen efter började vi lasta in en del packning. Nu upptäcktes att båten tog in vatten från ett litet hål i den igenplastade motorbrunnsluckan. (Ett helt runt litet hål). Vita små skruvhål – där den vantskruv som hållit luckan på plats tidigare suttit – rann vattnet ner i kölsvinet. Nu fick frun i båten höra att hon slipat för nog-grannt när luckan plastades igen. Ve och fasa! Vi som skulle börja semesterseglingen dagen efter tillsammans med en annan båt. Efter en del funderrande tillverkade herrn i båten en plugg av brickor, skruv och silikon.

Flera observationer

Vi hann inte mer än en halv dags-etapp förrän vidare observationer gjordes. Transistorradion fungerade inte alls och det gjorde inte värmaren heller, trots att säkringen bytts ut. I stuvfacken under kojerna i salongen kom varje dag lite vatten. Nu började

vi på allvar att fundera och prata med andra. Misstankarna om åsknedslag växte. Bevisen fick vi när båten togs upp.

Hela botten var täckt med stjärnor

Blixten hade tydligen gått ut på en massa ställen under vattenlinjen. Det som hade talat mot åsknedslag var att det inte syntes något på vant eller röstjärnsinfästning. Det ska tydligen ännu mer till för att sänka en IF än ett åsknedslag.

Botten är nu lagad. Först blåstrades den. På friborden var det små hål rakt igenom på ett par ställen, dvs där bordsbenen legat och bredvid värmaren i garderoben. Längre ner på kölen var det många ytliga skador. Totalt lagades ca 20 ställen på ena sidan och ca 15 ställen på den andra.

Ingrid Lindström IF 296

Hejsan! Vill bara påminna alla som bor i närheten av Västra Mälaren att Ingrid är sekreterare i VMIF – Västra Mälardalens IF-båtsförbund. Är Ni inte med så hör av Er till ordföranden.

Bo Andersson
Haga Parkgata 3 D
72336 VÄSTERÅS

Eastern Airlines i USA har beräknat att ett plan flyger med ca 75 kg utvändig målning. Det kostar bränsle. Om man tar bort målningen och putsar planen med polish kan man spara 7 000–8 000 liter bränsle om året per plan.



Om alla kineser ställde sig på varand-ras axlar skulle denna levande pelare sträcka sig 3 ggr längre ut i världsrym-den än avståndet från Jorden till Månen.

Bli medlem i förbundet tel. 0660/12086

BOTTENHAVETS IF-BÅTKLUBB

Vart tog sommaren 86 vägen?

Den frågan känns naturlig att ställa efter att regnet praktiskt taget fallit kontinuerligt under hela augusti och september månader. 100-åriga regnrekord har slagits med god marginal.

Om kravet på att segla vore knutet till sol, sommar och värme tror jag båtarna skulle "växa fast" vid bojplatserna.

Men vi som kappseglar räds inte regn, däremot kan dimma och stiltje sätta stopp för våra seglingar. Så blev fallet vid den anrika distansseglingen mellan Sundsvall och Härnösand.

Ingen av de trettiotal båtar som kom till start lyckades fullfölja distansen på stipulerad tid. Sönt är tråkigt både för arrangörer och deltagare.

I övrigt kan följande rapporteras:

Härnösandsregionen

I Härnösandsregionen har totalt 5 seglingar med IF klass genomförts.

Deltagandet har dock inte motsvarats av de förväntningar som vi hyste i början av säsongen. En förklaring kan vara regn och rusk och allmänt dåligt väder.

För att möjliggöra klassegling har vid en av seglingarna spinnackrarna icke använts.

Upplysningsvis kan nämnas att Härnösands segelsällskap i år haft en LYS klass utan spinnacker. Flera nya seglare har därmed ställt upp och kappseglat.

Striden om klubbmästerskapet i IF klassen har varit jämn och hård och sista seglingen blev avgörande. S 1981 Solo Hans Gilliusson med besättning fick se sig slagna av S 709 Karibet, Christer Westman med besättning.

Inför kommande segelsäsong planerar vi att samlas några vinterkvällar med genomgång av regler taktik och trim. Film/Video kommer vi även i år att satsa på.

Målet är givetvis att samla många båtar/besättningar till nästa års SM på "hemmaplan".

Örnsköldsviksregionen

I Örnsköldsviksregionen har man som vanligt varit flitig och det avhölls ca 15 seglingar. Startfälten har som regel uppgått till 7-8 båtar och striden om tätplatserna har varit hård.

Anders Carlsson, Karl-Erik Nordin med besättningar har varit framgångsrika. Ulf Olsson med besättning hotar allt mer de "gamla" etablerade seglarna.

Ulvöregattan som definitivt är en av sommarens höjdpunkter dominerades av Ö-viksseglarna. Totalt startade 13 båtar från Härnösand-, Sundsvall- och Örnsköldsviksdistriktet.

För ovanlighetens skull var vädet dåligt och seglarna fick prova på såväl kuling som stiltje.

6 Ö-viks-båtar deltog i årets SM i Kalmar och goda resultat nåddes. Mer att läsa om SM på annan plats i tidningen.

Lagkappsegling i Göteborg har även genomförts.

Med stor säkerhet kan vi förvänta många Ö-viks-båtar på SM-banorna kring Ulvön 1987.

Sundsvallsregionen

I Sundsvallsregionen har seglandet i IF-klassen varit av blygsam omfattning.

Endast Vindhemsregattan/Norrlandsmästerskapet samlade tillräckligt många båtar för att bilda klass.

Hemmaseglaren Harry Widmark med besättning med Caisa hemförde segern i svårseglade och ojämna vindar.

Inför SM 1987 på Ulvön kommer man att arbeta intensivt för att mönstra upp några konkurrenskraftiga ekipage.

IF 709 Christer Westman

Match-racing i Ö-vik

Matchracing i Ö-vik avslutade seglingssäsongen för BIF-seglarna.

Sju besättningar, fyra från ÖSS och tre från Härnösands SS, ställde upp i den hårda västvinden där vindstyrkor på 12-15 m/s gjorde att spinnaker inte fick användas.

Före tävlingarna lottades båtarna ut så att ingen skulle få segla sin egen båt.

Alla mötte alla på en bana som seglades kryssläns-kryss så det blev sju omgångar med tre starter i varje omgång. Genom att det endast var tre minuter mellan varje start hölls ett bra tempo i tävlingen.

21 starter på 6 timmar

Genom den snabba startproceduren genomfördes inte mindre än tjugoen starter på sex timmar och de flesta matcherna var mycket jämna.

Den sjunde och sista omgången blev en ren final mellan hemmaseglarna Anders Carlsson och Karl-Erik Nordin som dittills hade en förlust vardera. Nu blev det emellertid inte någon spännande final då Nordin missade i starten och tjuvstartade, och redan

där fick Carlsson ett ointagligt försprång.

Seglingarnas stora överraskning var Hans Gilliusson, SS, som segrade mot både Anders Carlsson och Pelle Näslund.

SM 1987?

Som avslutning fick alla seglarna med besättningar priser som några företagare hade skärkt.

Alla seglare var mycket nöjda med den här formen av segling, så därför hoppas vi på en utveckling. Kanske ett IF-SM i Matchracing 1987.

Seglarhälsningar S1724

Resultat

1. Anders Carlsson
2. K-E Nordin
3. Hans Gilliusson
4. Pelle Näslund
5. Bengt Pettersson
6. Ulf Olsson
7. Harald Öhman

Din väg till SM-87

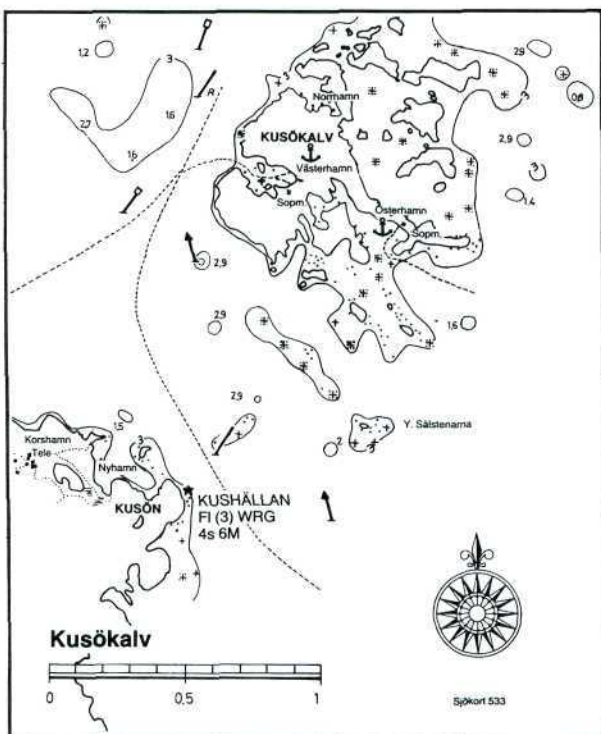
Till Dig som tänker segla din båt till SM på Ulvöarna söderifrån, lämnar vi här några tips på hamnar och sevärdheter längs bottenhavskusten. Uppgifterna är hämtade ur "Kust Guide, Bottenhavskusten" utgiven av kommuner och länsorgan i Västernorrland och Gävleborgs län.

FÅGELSUNDET

I den Ö delen av fiskehamnen finns 4 gästplatser. Tillgång till telefon, TC och sopmaja. Fågelsundet är ett av de bäst bevarade fiskelägena på Upplandskusten som fortfarande lever. Hamnvärd, tel 0294-24035.

KUSÖ KALV N 61° 3'.9 O 17° 15'.9

Denna ö med sina verkligt goda naturhamnar och sin slitstarka terräng, är ett idealiskt utflyktsmål för båtfolk. Ön som också har några vikingagravar, är överblickbar, men samtidigt stor nog att ge avskildhet åt den som så önskar. Det finns flera naturhamnar. Västhamn och östhamn är att föredra.

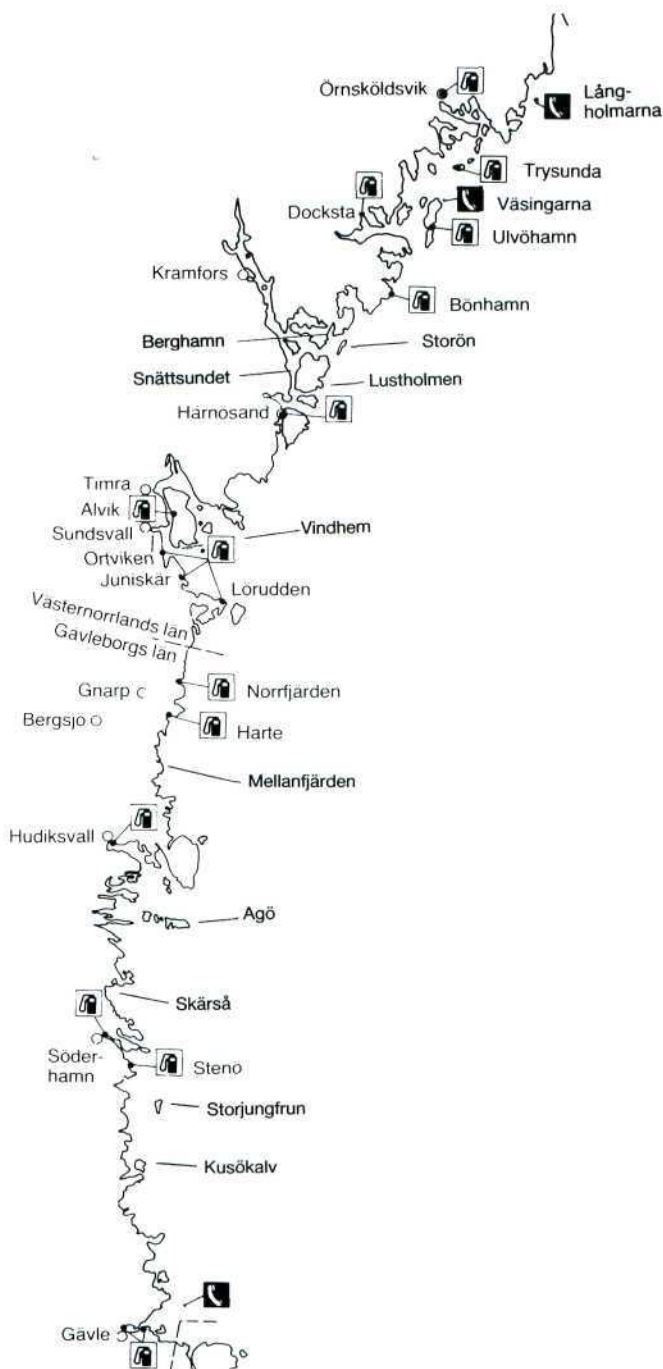


VÄSTHAMN N 61° 3'.7 O 17° 16'.1

Insegling enligt skissen. Sedan man rundat stenen mellan de två små öarna bör noggrann utsikt hållas efter enstaka stora stenar i viken in mot tilläggsplatsen. Förtöjning vid brygga kan ske i norra delen av viken. Djupet i inloppet 2 m. Djupet i inre delen av viken är relativt litet, tillåter endast angöring av mindre båtar, djupgående mindre än 0,6 m. Tillgång till toalett och sopstall längst in i viken. Eldstad.

ÖSTHAMN N 61° 3'.5 O 17° 16'.8

På grund av nautiska förhållandena och de rikligt förekommande uppgrundningarna bör endast mindre båtar besöka hamnen. Tillgång till sopstall och fin sandstrand.



NORRA HAMNEN N 61° 4'.0 O 17° 16'.4

Den erbjuder gott skydd för alla vindar utom väst till nordväst. Man kan ankra i hamnbassängen. Stränderna är mycket otillgängliga och steniga. Ingen service finns i denna hamn.

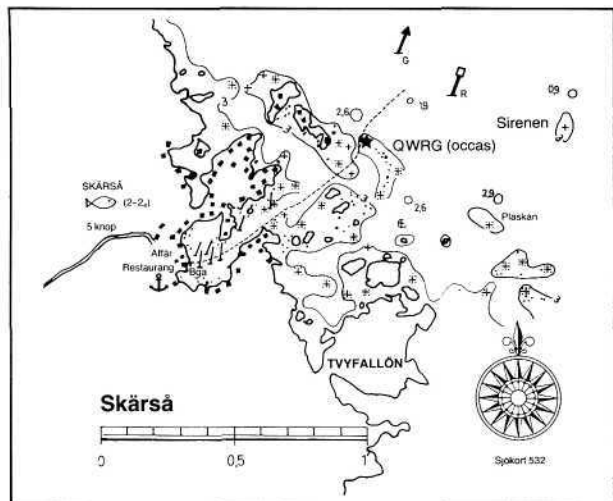
STORJUNGFRUN N 61° 10' O 17° 20'

Den stora skogsklädda och isolerade ön uppvisar en provkarta på Gävleborgskustens förekommande naturtyper. Det finns till och med hjortron på de små myrarna. Vissa avsnitt av öns barrskog är ännu av urskogstyp. Vid Toppartallen finns en fin badstrand, skyddad och långgrund. I övrigt är stranden blockrik och svårframkomlig. På ön finns det algar. Rikt fågelliv på småholmarna norr om ön. Floran är tämligen trivial och fattig.

Bebyggelsen är till största delen koncentrerad till området mellan Norra hamnen och Fyrhamnen på öns nordöstra del. Öns kapell och ett par sjöbodas är troligen från 1600-talet. Ett par fiskarstugor är också gamla. Ön är befolkad sommartid. Förtöjning kan ske innanför piren i mån av plats. Inloppet är 2,5 m djup och medger 1,9 m djupgående. Man seglar in enligt kortet men måste vara beredd att snabbt gira styrbord för att undvika grundområde som sträcker sig nordost från udden in i hamnen. Toalett, sopstall och telefon.

SKÄRSÅ N 61° 22'.7 O 17° 6'.8

Ett genuint fiskeläge, oförstört och väl bevarat. Detta fiskläge var en gång ett av de större längs hela hälsingekusten. Fram till 1945 fanns det ett 30-tal båtlag som var anslutna till Skärså fiskareförening. Nu är det inte många skötfiskare kvar. Idag finns det endast 3 verksamma fiskare. Goda inseglingsförhållanden via utprickad och muddrad farled. Landstigning kan ske vid den gamla fiskekajen strax nedanför restaurangen. Djup 2 m. I restaurangen Albertina kan man njuta av böckling, surströmming och allt annat som Bottenhavet kan bjuda. Allt serveras i autentisk miljö. Tillgång till affär, toalett, sopstall, telefon och buss till Söderhamn (ca 30 min). Telefon till fiskerestaurangen Albertina 0270-320 10.



AGÖ STORHAMN N 61° 32'.8 O 17° 19'.8

Väl skyddad naturhamn i en djup vik på Agöns sydsida. Hamnen är en utomordentlig tillgång för båtlivet. Innerst i viken finns en badstrand med sandstrand. Mitt på vikens östra sida finns en betongbrygga, Sweden, och även en badstrand. I närheten finns en färskvattenkälla och ovanför bryggan finns tillgång till toalett, sopstall och eldstad. Från bryggan går en stig till Agöns fiskhamn, ca 2 km, där finns telefon.

Agö fiskeläge är ett av dessa små idylliska fiskelägen väl värt ett besök. Kapellet är ett av de största i länet efter en utbyggnad på 1800-talet. Ursprungligen är kapellet från 1660.

Ifrån Agö hamn kan man gå till Agö fyrplats på öns ostligaste udde.

MELLANFJÄRDEN N 61° 57'.5 O 17° 20'.7

Livlig fiskehamn med god tillgång till service. En av Nordanstigs två centralhamnar för båtfolk. En stor modern hamn – en gång bland de största i Hälsingland. Notholmen skyddar denna hamn. Goda inseglingsförhållanden genom väl utprickad farled. Djup vid fiskekajen 4 m och vid de äldre träbryggorna 2,5 m. Använd det södra inloppet. Djupet i inre delen av

norra inloppet är ca 1 m. I närheten av hamnen driver hamnföreningen "Hamnlyckan", en liten restaurang med toalett och dusch. Sopmaja, telefon, och affär finns vid bryggan. Drivmedel, färskvatten, båtslip och kiosk.

Trakten är en av Hälsinglands mest fornminnesrika bygder. I Mellanfjärden finns också ett klapperstensfält och i inloppet naturreservatet Notholmen.

STF:S gästhamn 20 platser. Gästhamnsvärd, telefon 0652-160 32.

LÖRUDDEN

Ett livaktigt fiskeläge med bofast befolkning på Björköns östra spets. Hamnen är hårt utnyttjad av fiskare och fast fritidsboende, man kan som regel hysa någon gästgästande båt. Bussförbindelse med Sundsvall. Restaurang.

Hamnen är väl skyddad för samtliga vindar av flera vågbrytare. På den yttre vågbrytaren finns ett par inseglingsljus som skall hållas ens vid angröring. Hamnen är ganska trång och endast 1–2 meter djup, inseglingsrännan ca 3 m djup. Håll ej för långt vänster i rännan.

Vid nordostlig vind kan insegling vara svår. Välj då istället Sanna hamn på andra sidan Brämö sund.

ORTVIKEN

På Sundsvallsfjärdens norra sida ligger kommunens båthamn. Här finns lyftkran (4 ton), trailerramp, mastkran, vatten och reparationsmöjligheter.

Bussförbindelse med Sundsvalls centrum.

Längre in i viken ligger Ortvikens Motorbåtsklubbs båthamn.

VINDHEM

Sundsvall Segelsällskaps klubbhamn på Alnös sydvästspets. Hamnen är väl skyddad med en pir och flera bryggor med gästplatser. I hamnen finns klubbhus. Servicebyggnad med toalett, tvätt, dusch, bastu och telefonautomat. Ca 4 km till affär. Bussförbindelse med Sundsvalls centrum.

LUSTHOLMEN

Härnösands Segelsällskaps klubbhamn i Juviken norr om Vagnön. Skyddad naturhamn för de flesta vindar. Flera bryggor för gästgästande båtar finns liksom klubbhus på berget och bastu vid stranden. Djup 3–12 m över lerbotten. Iaktta gällande ordningsregler.

I anslutning till bastun finns telefon för lokalsamtal. Toaletter och sopsäckar finns och färskvatten. Bilväg endast i Juvikens norra ände.

SNÄTTSUNDET

Sund på Hemsöns västra sida beläget mellan Hemsön och Åbordsön. Vid holmarna öster om Snättsundet finns flera möjligheter till ankring och förtöjning mot land.

Vid insegling söderifrån är det säkrast att först passera Snättsundet och därefter gå söderut öster om den största holmen. Sundet ger gott skydd för alla vindar. Sopmaja.

Flera bergöglor finns på västra sidan av Hemsön och på Snättsundsholmarnas sydsida, vilka underlättar förtöjning.

BERGHAMN

Fiskeläge med väl skyddad hamn på ett i övrigt öppet kustavsnitt. Lämplig som natthamn. Övernattning kan även ske i ostörd miljö bakom öarna i inloppet. Goda inseglings- och angröringsförhållanden.

Tillgång till färsk och rökt fisk.

STORÖN

Naturreservatet Storön (ca 300 ha) saknar skyddad hamn. På öns sydöstra sida, vid Hålmalen, finns dock två hängbryggor, som underlättar landstigen.

Här finns en lägerplats med vindskydd, eldplats mm. Strövstigar för Dig bla runt till vackra utsiktsplatser. Ön är geologiskt intressant med 40 m höga diabasklippor på lagrad sandsten. Den sjö, som finns på ön, har under 1800-talet stått i förbindelse med havet, men avsnörs pga stormar och landhöjning. Gammhamnen, som sjön heter, har, vilket också talrika lämningar efter den gamla bebyggelsen visar, haft en stor betydelse för fisket i forna tider. Storön blev naturreservat 1970.

BÖNHAMN

Gammalt fiskeläge innanför Högbonden med en väl utbyggd gästhamn.

Insegling kan ske från norr eller öster enligt kortet. Vid ingång från öster håll närmast ön Navarn. I hamnen finns tre gästbryggor, men det kan ändå bli trångt under högsäsong. Hamnavgift. Botten som består av fin sand ger dåligt ankarfäste, så Du bör räkna med extra lång ankarlina. Djupet i hamnbassängen är ca 4 m.

Bra service med vatten, sophämtning mm nära bryggorna. I hamnen finns matservering. Vidare finns postlåda, affär med drivmedel och telefonkiosk. Ett stycke från hamnen finns en fin badplats. Här

finns också ett flertal markerade strövstigar, som tar Dig ut till spännande och vackra platser. Tillgång till färsk och rökt fisk.



Ulvön – SM-hamn 1987

Ulvön är ett av Höga Kustens mest populära utflyktsmål. Består egentligen av 2 öar: södra och norra Ulvön. Bottenhavets pärla + Norrlands Sandhamn är ett ofta använt uttryck för denna populära skärgårdshamn. Ön lever upp under sommaren av sina många besökare, som kommer hit för att koppla av och njuta i en genuin fiskemiljö.

Här lever gamla fisketraditioner, men numera finns bara ett fåtal yrkesfiskare kvar. Surströmmingsinläggning är den sysselsättning som gjort ön mest känd. Dock är surströmmingen nu bara ett minne blott.

I sundet mellan norra och södra Ulvön ligger den skyddade hamnen. Här finns en hel del service som

kan vara bra att känna till. Bla drivmedel, affär, kiosk, café, post, telefon, pub och daglig förbindelse med fastlandet.

Servicehus och gästbryggor ligger vid nordöstra delen av hamnen nära hotellet.

På turisthotellet dansas det till levande musik varje helg.

Där erbjuds också ett läckert smörgåsbord och hemlagad mat.

För Er som ska segla SM på Ulvön så hoppas vi att ni kommer att trivas. Att tävlingarna blir fina, det vet vi!

SM-tävlingar eller ej – ULVÖN är värt ett besök.

Harald Öhman, IF 2111



OSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

Kappseglarna verkar ha legat lågt i sommar, åtminstone i Stockholmstrakten.

I serien samlade fyra tävlingar fem eller fler IF:ar, vilket krävs för att en tävling skall räknas in i serien. Övriga kör hade mindre deltagare och räknas inte. (Se bif. tabell).

Ett annat villkor är att deltagare ska starta i minst fyra deltävlingar. Om så ej sker får han straffpoäng enl. den vanliga platssiffermetoden räknat på **totala** antalet deltagare.

I SM deltog två båtar från Stockholm. Rune Lagerquist och Fastesons samt bla Henrik Blomé, Roger Eriksson och Stig Lidehn från Oxelösund. Mer om detta på annan plats.

Lars Frisk, DM-segrare

DM för IF hölls på Vikingaregatan, vilket innebar mer än vanligt svaga vindar. Segrare blev Lars Frisk. Resultatet i övrigt framgår av serietabellen.

Mästerskap för OIF var förlagt till Årstavikens SS Höstsegling på Björkfjärden, Mälaren. Som vanligt perfekt banarrangemang och så gott som idealiskt väder. Den avskräckande föregående väderperioden kan vara en förklaring till det låga deltagarantalet.



Lars Frisk, DM-segrare

Hävringsbuktens IF-Eskader

Aktiviteter säsongen 1986

1/3	Årsfest
19/3	Segeltrimning teori
24-25/5	Träningsläger
9-10/8	Skärgårdshelg
23/8	Kräftskiva

Seglingar ingående i HIF-cupen:

18/5	Pingstregatta NQBK
14-15/6	Oxss öppna (DM) Oxss
16/8	Arkö Runt Oxss
23-24/8	Nyss öppna

Styrelsen:	Göran Karlsson	Oxd	tel	303 69
	Stig Liden	Oxd		347 12
	Olof Thorsell	Oxd		373 55
	P Å Eriksson	NQ		502 94
	Sture Arvidsson	Nyk		823 48

Tag gärna kontakt med någon av oss!

Rodertips

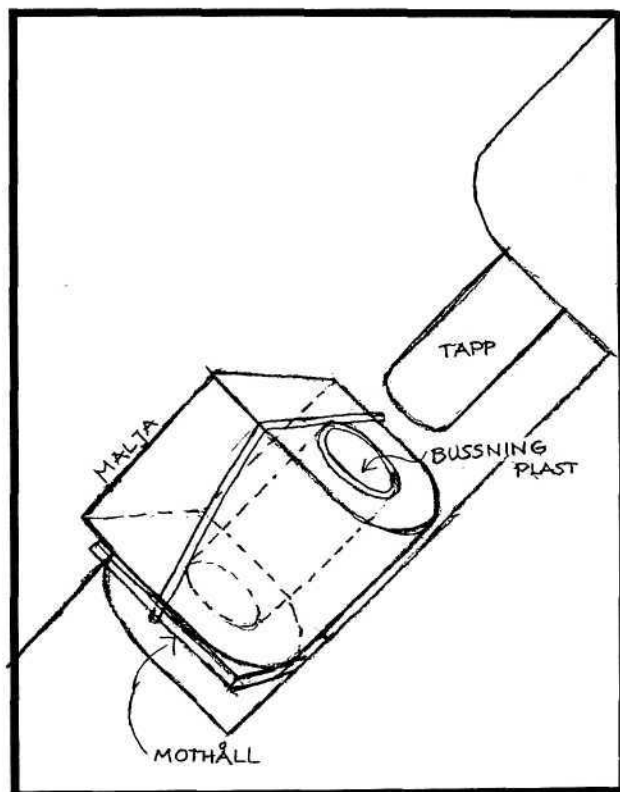
De flesta IF:ar har lagring med distansringar mellan rodrets tappar och maljorna som sitter i skrovet. Det är lösa sk O-ringar av nylon som byts när de slits ner och det blir glapp. (Rodret måste givetvis lyftas av för detta.) Äldre båtar har inte O-ringar på tapparna utan dessa löper direkt i hålen på tärningsbultarna. Bronsen i de här delarna nöts ner med tiden pga vågskvalp i hamn mm.

Det finns många gamla IF:ar med rejält glapp, vilket är mycket ogynnsamt om man vill ha en bra styrning när man seglar och undvika farthämmande svängningar och vibrationer. I den mån man kan få tag på reservdelar kan bultarna bytas. Däremot är det värre med tapparna då dessa är ingjutna i rodret på äldre konstruktioner.

Vi började därför fundera på någon slags bussning och kom fram till följande lösning, som fungerat utmärkt en säsong och dessutom är utbytbar.

Tapparna som var nötta till ellipsform filades cirkelrunda. Hål och tappar mäts med skjutmått (spelet på min båt var mer än ± 1 mm i genomsnitt). Vi gjorde hylsor av ett plastmaterial, "Polyamid-6", som lär vara nötningsstarkt och vattenbeständigt. Det kan köpas i 1 mm tjock skiva (Norbergs Tekniska Sundbyberg) skäras och formas till rörbitar av samma längd som maljornas hål. Materialet värms i hett vatten så går det lätt att böja. Bussningarna placeras i maljorna med mothåll av tex en plåtbit som surras mot undersidan (för att de inte ska tryckas ut när tapparna sätts i). Slipa ner kanten på tapparnas spetsar och smörj så går de i lättare.

385 Bengt Linnman



Arkö runt 1986

- | | |
|---------------------|-----------|
| 1. Johnny Karlsson | Näveklarn |
| 2. Thorsell/Åström | Oxelösund |
| 3. Per-Åke Eriksson | Näveklarn |
| 4. Stig Lidehn | Oxelösund |
| 5. Lennart Wall | Oxelösund |

OIF Mästerskap

1. Stig Lidehn
2. Lars Frisk
3. Bengt Linnman
4. Hans Wide

Näveklarnsregattan 1986

1. Stig Lidehn
2. Roger Eriksson
3. Jonas Karlsson
4. Per-Åke Eriksson
5. Håkan Andersson

Oxelösunds öppna DM

- | | |
|---------------------|---------|
| 1. Roger Eriksson | IF 2218 |
| 2. Jonas Karlsson | IF 1352 |
| 3. Henrik Blomé | IF 1885 |
| 4. Stig Lidehn | IF 256 |
| 5. Per-Åke Eriksson | IF 1880 |



Stig Lidehn, OIF mästare 1986.

STOCKHOLMS SERIEN



			Gäddis	Vikingar	Getfot	Rasta		
			1	2	3	4 tot		
1	1302	Lars Frisk	TSS	4	1	2	2	9
2	385	Bengt Linnman	VSS	5	16	3	5	29
3	1854	Hans Wide	SSGö	16	7	1	6	30
4	1825	Rune Lagerkvist	SSV	3	6	5	16	30
5	1212	Kurt Wahlström	VBK	1	16	16	1	34
6	141	Per Sjökvist	VSS	16	2	16	16	50
7	625	Gösa Johansson	SSG	2	16	16	16	50
8	256	Stig Lidén	OXSS	16	16	16	3	51
9	2792	Lars Thorén	NSS	16	3	16	16	51
10	1942	Håkan Sjöberg	USS	16	16	16	4	52
11	1792	Christer Johansson	SSB	16	16	4	16	52
12	475	Ove Kallstenius	SBK	16	4	16	16	52
13	2214	Lars Hellström	VSS	16	5	16	16	53

SYDOSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

DM-seglingar

Den 28–29 juni arrangerade SK Kaparen, Kalmar årets DM för IF-båtar.

Tävlingen samlade 16 laddade besättningar från Bergkvara i söder till Mönsterås i norr. Deltagarantalet får anses som mycket bra för regionen.

En deltagare startade utom tävlan – Henrik Blomé från OXSS ville nämligen tidigt bekanta sig med Kalmarsunds svårseglade vatten.

Banan lades på samma plats som den blivande SM-banan, vilket bidrog till ett bra genrep för både seglare och SM-funktionärer.

Lördagens 2 seglingar bjöd på mycket växlande förhållanden med bland annat åsknedslag mellan båtarna.

Söndagens seglingar bjöd däremot på bättre väder med stadiga vindar på ca 7 m/s.

Resultat

Segling		I	II	III	IV	Tot
1:a Roland Kihl	SKK	2	6	2	1	5
2:a Henrik Blomé	OXSS	4	14	1	2	7
3:a Bengt Karlsson	MSK	1	10	4	3	8
4:a Jan Karlsson	MSK	9	1	3	6	10
5:a Anders Cederblad	SSV	10	5	5	4	14
6:a Eskil Sundström	MSK	3	2	11	10	15

Kalmarsunds-Cupen

Cupen har i år omfattat 10 delseglingar, arrangerade av sundets 6 största segelklubbar. Totalt har cupen samlat 18 båtar. I varje delsegling har vi varit ca 10 båtar, flest deltagare samlade Kalmarsunds-regattan med 13 IF:ar.

Redan från början tog IF-69, med Bröderna Garney, en överlägsen ledning i cupen.

Mot slutet blev det en hård kamp med IF 201 Anders Cederblad som blivit styrkt av sin 3:e placering i SM.

Resultat

				Poäng
1:a	S 69	Br. Garney	SKK	2,4
2:a	S 201	A Cederblad	SSV	4,8
3:a	S 2501	R Kihl	SKK	24,1
4:a	S 1909	P Nilsson	SKK	30,9
5:a	S 2845	B Karlsson	MSK	38,5



Själland runt

Berättelsen om hur man rundar Själland om babord på 60 timmar

Själland runt – namnet får det att pirra i magen vid tanken på världens största kappsegling.

Första organiserade kappseglingen runt Själland startade 1946, så årets upplaga innebar 40-års jubileum. Deltagareantalet ökade de första 20 åren från 10 till 200 båtar, med sjuttioalets båtexplosion ökade deltagareantalet till ca 2000 båtar vilket tycks vara nivån där antalet stabiliserats.

86 klasser

Årets kappsegling var indelad i 12 starter och 86 klasser. Klassindelning enligt IOR, DH 84 (förutvarande Scandicap) samt klassbåtar. De största IOR-båtarna mätte 43,0 högst enl. DH mätte en 54 fotare med 13,95 (IF har mättalet 5,10) minsta båten mätte 4,35. De senaste åren har kraven skärpts för att få starta, bla måste båtarna vara ruffade och självrätande.

Banan är 225 sjömil och Själland tas som regel om babord, det lär dock ha inträffat på 50-talet att man gått andra hållet. Sträckan seglas delvis i öppen sjö från Gilleleje till Själlands rev och vidare ner till Ager-sö i stora Bållt. Därefter kommer det mer skyddade vatten ner till Hestehoved vid Grönsunds utlopp i Östersjön. Upp till Drogden är det öppet vatten, men eftersom det är land i väster varifrån vinden brukar komma när det blåser friskt, blir det mest sjölä. Avslutningen från Drogden upp genom sundet är ett ganska smalt vatten.

Många vädertyper

Under årens lopp har deltagarna bjudits på många vädertyper. Av ärrade veteraner har jag fått mig till livs de mest hårresande historier om stormar och billigning på 60-talets Själlandrunt. I modern tid har tre år utmärkt sig ur vädersynpunkt. 1980 var det kuling första natten och tusen båtar bröt, -84 blev det storm över Stora Bållt med 1400 uppgivande båtar. Året efter blev det kompensation och 1200 båtar fick ge upp i brist på vind. Trots de tidvis dåliga väderförhållandena har ingen allvarlig skada drabbat någon av de ca 10000 besättningsmännen. För säkerheten är sörjt bla genom att marinehervärnet fungerar som kontroll och assistancefartyg med sina enheter.

41 IF:ar startade

Årets Själland runt såg jag alldeles speciellt fram emot eftersom det skulle genomföras i båtarnas båt IF. Båten som skulle föra oss runt Själland var S 2321 ägd av Kalle Möller från Viken. Övriga i båten var Kalles son Klas, Johan, inlånad folkbåtsglare samt under tecknad Göran. Fyra i IF:en visade sig vara perfekt, två man seglade och två sov i fyratimmars vakter. Fredag (midsommarafton) strålade vi samman i Helsingörs hamn, där Kalle väntade med en fullprovanterad IF för de maximala fyra dygnen till sjöss.

Starten som gick senare på dagen kl 14.30 och som jag helst vill glömma skedde i en lagom NV vind. Första biten mot Gilleleje blev ren kryss. Strömmen

var starkt sydgående så det var till att slå upp på land hela tiden. Inget slag var längre än fem minuter de första tre timmarna. På kryssen till Gilleleje plockade vi sex st IF:ar, av de andra 34 visste vi att ytterligare tio var bak oss. Efter Gilleleje gick vi långt ut på sträckbogen mot Själlands rev, detta skulle senare visa sig vara rätt. Vid 18-tiden lyssnade vi på vädret, klämde i oss sexton mackor och blev omsegade av D 35. Vinden stod sig fram till 23-tiden sen kom stiltjen, vilket påminde starkt om mönstret från fjolåret. Farhågorna visade sig obefogade för vid 02-tiden fick vi vinden åter. Vi inväntade nu med spänning gryningsljuset som skulle avslöja hur vi gått under nattens mörka timmar. Vid Själlands rev satte vi spinnaker och fick nu bekräftat att vi troligen gått bra för vi hade Eggert Jörgensen, Teit Rønnov och Preben Lerche i sikte. Eggert och Teit har tidigare vunnit Själland runt, så vi tyckte att vi fortfarande var med och kappseglade.

Strålände väder

Solen strålade och vinden blåste med 6–8 m akterifrån – kan man annat än njuta. Vinden stod sig hela lördagen och positionerna blev nästan oförändrade mellan IF:arna. Vid Storströmsbron började det lätta av, vi skulle nu vägen genom Grönsund eftersom Bögeströmmen var igensandad. Tur var kanske det eftersom vi annars skulle passerat Bögeströmmen på natten, vilket kan vara besvärligt eftersom det är en smal slingrande led utan fyrar.

I Grönsund dog vinden ytterligare och sundet blev proppfullt med spinnakerseglande båtar. Vi lyckades ta oss ut på kanten nära land, därmed tjänade vi några placeringar. När det blev mörkt på lördagen var vi vid Hestehoved. När vi rundade bojen fick 202 överlapp och blev därmed lovartsbåt på halv vinden.

Vi seglade jämt med 202 upp till Möns klint. Vid Mön strök vi spinnakern efter att ha fört den i 22 timmar. Under natten vred vinden emot och lättade. I gryningen fick vi ett lyft och kunde passera 202. När vi senare på förmiddagen nådde Stevens i mycket svag vind gick 202 in under land. Vi följde inte efter, vilket troligen var ett misstag, eftersom D 202 med Niels Westergård-Nielsen senare visade sig ha vunnit IF-klassen.

På söndagen blev det mycket lätt vind upp mot Drogden, först NO och kryss, senare på förmiddagen vred den mot syd, så vi fick segla spinnaker sista biten mot Drogden. När vi var vid Drogden dog vinden ut helt och Klas beslutade sig för att nu var det tid att steka vårrullar. Eftersom köket inte var kar-danskt upphängt fick matlagningen ske nere på durken. När vårrullarna börjat fräsa, kom vinden plötsligt med 6–8 m från norr. Kalabalik, Klas på durken för att freda maten, all lös utrustning, kläder och allt dråsade omkring, samtidigt försökte två man dra på sig regnställ. Vi fick i oss de smarriga vårrullarna och sträckte nästan Saltholm.

Vid Saltholm var sjön väldigt krabb så vi slog norr om Flakfort in mot Danska kusten för att få mindre sjö. Åtta timmar senare skulle det visa sig ha varit misstag nummer två att gå norrut på den Danska sidan.

När det mörknade var vi på väg in mot Skovshoved med fortsatt bra vind. Vi slog nära Danska kusten tills vid ettiden då vinden till vår bestörtning kantrade mot NO. Vi fick släppa i skoten och nästan börja segla halv vind med kurs på Helsingör. De båtar som gått på den Svenska sidan fick en rejäl höjdare.

Helsingör och mållinjen passerade vi måndag morgon kl 03.16.19 efter 60 tim 16 min 19 sekunders segling.

Segrare blev som sagt D 202, 2:a D 135 P Shytte, 3:a D 267 JW Knudsen, 4:a D 277 Eggert Jörgensen. På delad 13:e plats hamnade vi, enda svenska IF-en.

Vinnarens tid blev 1,5 tim bättre än vår och det var vad vi tappade på upploppet i Sundet (inbillar vi oss). Det var tätt framför oss, så om vi varit fem minuter snabbare hade vi belagt en åttondeplats och därmed prisplats. Mellan åttonde och tjugofemte plats blev tidsskillnaden enbart fyrtiofyra minuter.

Snabbaste båten i alla klasserna seglade rundan på fyrtio timmar.

Årets Själland runt kan sammanfattas med orden perfekt väder.

Varje år jag deltagit i Själland runt så har jag efter avslutad segling tänkt att nu får jag nog vila några år. Men när det närmar sig går det inte att motstå utmaningen.

Göran Lundblad

VÄSTKUSTENS IF-BÅTKLUBB

Reflektioner

I maj arrangerade VIF en lagkappsegling med deltagare från samtliga regioner. Idén om ett inofficiellt SM i lag väcktes vid ett styrelsemöte i VIF hösten 1984. Under ett decennium hade en stående punkt på dagordningen vid IFRAs årsmöte varit match-racing med deltagare från hela Sverige. Frågan bordlades var gång, vilket vid närmare eftertanke är naturligt, då IFRA är ett administrativt organ och inte ett verkställande.

Vid planeringen av lagseglingen kom vi underfund med att vägen mellan idé och sättnings i verkligheten går mellan personer strategiskt placerade ute i regionerna och inte mellan idéskaparen och IFRA.

IFRAs funktion?

Denna erfarenhet har kommit mig att fundera över IFRAs funktion visavi regionerna. Segling, både i form av rekreation och kappsegling, är på tillbakagång. Vilka orsakerna än är fordras en fast organisation, vilket betyder en klart fastställd rollfördelning, att hålla sig till när entusiasmen falnar och problemen tornar upp sig.

Såvitt jag förstår är IFRA en paraplyorganisation tillsatt av regionerna för att sköta vissa administrativa uppgifter. IFRA har exklusiv kunskap när det gäller medlemsregistret, navet i regionens arbete. VIF betalar 50 % av sina medlemsavgifter bl a för denna tjänst.

Under detta första år med IFRAs säte i Ö-vik har inte ett enda telefonsamtal eller en enda skriven rad nått VIF, trots påstötningar, i frågor rörande nytillkomna eller strukna medlemmar. Att en administration missuppfattar sin roll ser vi exempel på dagligdags i det politiska livet, men är det så vi vill ha det? VIF klarar sig utan IFRA, men klarar sig IFRA utan VIF?

Bengt Anvenius, VIF

Förbundet svarar

Bäste Bengt!

Vi har mottagit din rapport från VIF.

Jag vill först göra några formella tillrättalägganden: Sv. IF-båtförbundets (ej IFRA:s) stadgar är grunden för förbundets agerande.

Jag citerar ur paragraf 1: "Sv. IF-båtförbundet är en ideell förening med säte i Ö-vik. Förbundet är högsta nationella organ för IF-båten och skall vara ansluten till befintlig internationell organisation för klassen. Högsta beslutande organ inom förbundet är förbundsmötet. . . Regional avdelning under förbundet kan efter beslut av förbundsmöte bildas för följande regioner: Norra, Östra, Sydöstra, Södra och Västra." Det är med andra ord *inte* regionerna som tillsätter förbundet, utan snarare tvärt om. I likhet med ett 20-tal övriga personer har du erhållit samtliga protokoll från styrelsemöten under 1986 (6 st) i akt och mening att sprida information. Medlemsregistret finner du i slutet av denna tidning.

Jag hoppas att bl a denna tidning avspeglar våra ambitioner. Har vi lagt ut kursen felaktigt är vi naturligtvis villiga att anpassa den.

S 2019 Gunnar Harju

IF-SM i K



37 IF-båtar låg förtöjda vid en gemensam brygga mitt i Slottsfjärden, med Kalmar Slott och Stadsparken i fonden. Utanför öppnade sig Kalmarsund mot en fri horisont i söder. Här skulle årets SM avgöras. Tävlingsarrangörer var Seglarklubben Kaparen i Kalmar och Mönsterås Segelklubb.

Fri kran med "dygnet runt"-service för sjösättning av båtarna samt ett 60 m² stort segelmättningsbord i rätt arbetshöjd bidrog till att stämningen var på topp bland deltagarna inför första segling-en.

Kalmar -86



Tisdag, segling 1

En mellanvindssegling i stadig SSV. Fjölärsmästarna, Bröderna Hansson, GKSS, visade sin klass redan från början och spikade säkert. Tvåa blev en hemmabåt, Roland Kihl, SKK.

Onsdag, segling 2 och 3

En lång dag. . . Bleke hela förmiddagen och första start vid 13-tiden. Segling 2 vanns av Br. Hansson igen! En hård öppning. 2:a P-E Näslund, ÖSS, 3:a Olof Björland, GKSS. Bästa hemmabåt var Bröderna Garney, 7:a.

Segling 3 tog halva kvällen och blev svår med konstant vrid 40-60 grader mot SO, samtidigt som det blekade ur i gammal sjö. Br. Hansson fortfarande med, nu på en 3:e plats.

Anders Brunström, SSG, 2:a och hemmaseger genom Anders Cederblad, SSV!

Doften av grillat kött slog emot seglarna på väg in och aftonen avslutades med ett glas kallt fatöl.

Torsdag, segling 4

Hård vind och regnskurar. Endast en av två planerade seglingar kunde genomföras. Kuling från SV. Medelvind på sista kryssen, 18 m/s. Skönt att segla IF. Fullt ställ och spinnaker på undanvindarna! Br. Hansson tar tredje spiken, överlägset. 2:a Br. Garney, SKK, precis före Dick Westman, ÖSS.

Inför sista dagen leder Br. Hansson kassaskåpssäkert. 2:a Br. Garney och 3:a Olof Björland.

Fredag, segling 5 och 6

Västlig vind med skiften på 30-40 grader. Måttlig styrka. Anders Brunström spikar segling 5, Br. Hansson seglar bort sig, 14:e. 2:a blev K-E Nordin, ÖSS, 3:a Roger Eriksson, ÖXSS.

I sista seglingen visar Br. Hansson återigen akterspegeln. Grattis till en suverän serie! Anders Cederblad 2:a och bäste hemmaseglare, även totalt. Björland trea.

Veckan bjöd alltså på synnerligen varierande förhållanden i ett Kalmar-sund som är erkänt svårseglat.

Perfekt arrangemang gjorde också årets SM för IF i Kalmar till en minnesvärd tävling!

Mästarnas syn på SM

Förberedelserna startade tidigt när isen ännu var kvar. Kryssa mellan isflak iklädda torrdräkter och dykarluvor tillbringades många träningspass utanför Långedrag och i Göteborgs hamninlopp. Träningen företogs ej i IF-båt utan i vår nyinköpta SOLING. Båttypen spelar ingen roll utan huvudsaken är att man seglar och seglar mot andra likvärdiga båtar och besättningar.

Vårsäsongen gick verkligen bra för oss i SOLING-klassen. Fina framgångar beredde oss en plats i Svenska Landslaget. Inför IF-SM i Kalmar hade vi gjort ett 40-tal starter i SOLING.

Ingen tid för IF-segling inför SM

Någon tid för IF-segling fanns ej inför Kalmar men vi chansade på att IF-båtens beteende satt i ryggen. Vi har ju seglat IF sedan 1976.

Från SM-segern i Varberg hade vi ju titeln att försvara. Den fina specialinbjudan från Kalmar samt Albatross Segelmakeris välvilja att låna oss tipptoppsegel gjorde att vi hade högt ställda förhoppningar och förväntningar att kunna försvara och därmed ta hem tredje SM-titeln i IF-1504 Fyra Pojkar.

1:a seglingen. Bra start i mitten av fältet. 3-4 min på styrbords bog. Vinden vred emot och vi slår direkt. Det gäller att vara med på skiften. Målskottet var härligt. Spiken vid prisutdelningen var av jätteformat.

2:a seglingen. Kom bra iväg. Rullade första märket som 9:a. På kryssen kom vi i takt med skiften och rundade 3:a. Lansen gick vi platt och fort var vi ikapp Olof Björland vid rundningen. Slog direkt efter märket. Näslund gick på babord och slog på ett skift och fick ett jättelyft. Vi bevakade Olof. Målgången var tajt men skottet hördes härligt. Näslund gled in som fin tvåa. Spiken blev vår.

3:e seglingen. Lätta vindar. Mycket vind. Kalmarkillarna känner sundet och plockar hem skottet och spiken.

4:e seglingen. Mycket hårda vindar. Tuffa tag med spinnakern. Fyra Pojkar trivs extra bra. Krabb sjö. Gipparna gick perfekt. Grejerna höll. Skottet hördes knappt men spiken satt fint.

5:e seglingen. Dålig start. Gjorde 720°. Anders Brunström seglade fint och tog skottet och spiken. För vår del slutade vi på en 14:e plats.



Svenska mästarna Hansson med pappa.

6:e seglingen. Bra start. Rundade som 9:a. Bra slörar. Rundade upp som 4:a på andra kryssen. Sista märket rundade vi som tvåa efter kalmarpojarna i IF 201. 201:an slog på oss. Olof hotade från högerkanten. Vi gick på lyft på vänsterkanten. 201:an slog för att täcka Olof. Gick på låg kurs. Skiften gick vår väg. Klarade skottet med en halv båtlängd. Härlig känsla. Fin fight hela vägen. Slutsegern var säkrad och därmed vårt 3:e SM-tecken med IF 1504 Fyra Pojkar.

Perfekta arrangemang

Fina seglingar, perfekta arrangemang, trevlig stämning präglade SM-veckan i Kalmar 1986. IF-SM är inte bara hårda fighter på banan utan det hela går i gemytets tecken besättningar och arrangörer emellan. Kalmarbornas lugna och härliga, gästvänliga bemötande skapade "känn dig hemma" stämning.

Prisutdelningen med tillhörande dopp för förstapristagarna (i vikens våldoftande glittrande vatten) kommer aldrig att glömmas.

Festligheterna på kvällen bjöd på våra egna förmågors utmärkta framträdande. Scenshower, vackra tal och dans gick väldigt bra. Allt i "fläders" 2 tecken. Goda seglare seglar alltid i lätt slör.

Till Ö-vikare. NI behöver inte överträffa Kalmar på något sätt men vi önskar Er Lycka till! med Ert SM-arbete inför 1987 års arrangemang.

Nu skriver vi inte mer denna gång utan önskar alla seglarvänner en trevlig vinter och ser fram emot en ljusnande vår.

**Många hälsningar från
Göran, Håkan, Torbjörn, Stig
(Tre Pojkar och Farsan)
i IF 1504 Fyra Pojkar**

Intryck från Kalmar

– PK-banken! Göran Garney!

– Ja hej, mitt namn är Stefan Asker, från Karlstad. Jag är anmäld till IF-SM.

– Jaha, va trevligt!

– Ja, jo, alltså... det är så att... ja... jag har ordnat en båttransport ner till Kalmar. Det är en returfrakt så det kom lite plötsligt på så att säga, det – det blir imorgon.

– Jaha, det blir väl bra? När kommer ni?

– Klockan tre.

– Fint, då kan ni lägga i båten direkt när ni kommer. Klockan tre, sa du?

– Ja... klockan tre... på natten! (Tystnad.)

– Hallå! Garney är du kvar?

– Hrmhm – ja.

– Tror du att det kan ordna sig på nåt vis?

– Jaha du, jag ska höra med en kille här, "ring mig sen".

(Sen)

– PK-banken! – Garney!

– Ja hej, det var från Karlstad igen, hur går det?

– Det går ba (på svenska bra) du, du kan ringa en kille som heter Peter Nilsson när ni kommer ner. Han lyfter båten åt dig.

Vilken gästvänlighet!

Det var min första kontakt med "Kalmarligan". När vi sedan kom ner med båten kl 03.00 och en sömndrucken Peter inte bara lyfte i båten **gratis!** utan också undrade om vi skulle masta på, så kom plötsligt förväntade SM-resultat i skymundan. Vilken gästvänlighet! Vem sa nåt om snåla smålänningar? Glöm det, i alla fall gäller inte det i Kalmar.

Jag lämnade båten vid Elevatorkajen och tog morgontåget tillbaka till "den blå pölen i granskogen" (Väneren).

En vecka innan SM startade var jag åter på plats i Kalmar. Nu evakuerade jag och IF-1940 till sk Kaparens klubbhus vid Svensknabben. Första kvällen tillbringades med "Rolle" Kihl och "Benke" Garney på restaurang Baronen. Den senare fick se sig knappt besegrad i en mjödhävtävling, vilket tydligen inte tillhör vanligheterna, 1–0 till Karlstad! ("Benke" tog se'n revansch tillsammans med sina bröder ute på kappseglingsbanan.)

Späckat program

Veckan före SM ordnade Kalmar-gänget ett späckat program med bla konsert i Borgholms slottsruin (Wiehe, Afzelius), Pizza hos Ernesto

(Sveriges bästa pizza? Jag längtar ditt!) och revanschförsök av "Benke" i mjödhävning. ("Fan Karlstad, du är omöjlig!")

Man glömde nästan bort att man skulle tävla i sitt första IF-SM om bara några dagar. Ingen "hotelldöd" här inte. SM borde permanentas i Kalmar!

Så småningom kom bryggan ut nere vid Slottsfjärden och vi flyttade IF-båtarna dit. På bryggan möttes vi av Henrik Blomé, som med ett rungande skratt konstaterade: "– Jaha, nu kommer kanonmaten, till helgen kommer kanonerna!"

Lata dagar

Jag hade några lata dagar vid Slottsfjärden allt medan Kalmariterna slet i sitt anletes svett, borta på talludden vid SM-barackerna. Nöjt konstaterade jag varje morgon när jag vaknade och kikade ut ur förluckan: – Bra, grabbarna jobbar som vanligt. Så vände jag på kudden och sov ett tag till.

Efter att ha gått omkring som huskatten (han får gå där) i några dagar stod så Tune up-race för dörren. Bryggan var plötsligt full av IF-båtar. Dessutom hade IF-1940:s övriga två besättningsmedlemmar, Clas och Jonas, anlänt. Vi ägnade någon timme åt att försöka oss på lovarts nertagningar av spinnakern, något som vi hade hört skulle vara möjligt.

Hur som helst, startskottet small och Tune up-race var ett faktum. Vi seglade in som tolv och var mer än nöjda, men trodde att de andra nog inte gick på max. Det gjorde de tydligen skulle det visa sig. Vi blev totalt efter placeringarna 12:a, diskad, 12:a, 12:a, 9:a och 6:a.

Det var många seglare vi blev imponerade av under SM-veckan bla Anders Brunströms båtfart, Olof Björlands taktiska kunskaper, Bröderna Hanssons "enkla" seglingar och förmåga att alltid gå rätt väg och Roland Kihls avslutningar – han försvann nästan alltid för oss på sista halva kryssen.

Enligt Clas i 1940, med meriter från VM i finnolle, var banorna (nästan) hela tiden perfekta med "neutrala" och rättvisa startlinjer.

SM-avslutningen oförglömlig

SM-avslutningen på Byttan glömmes vi inte heller i första taget. Det var en härlig stämning när allas nervknutar löstes upp efter tävlingarna. Höjdpunkten blev Benke och Göran Gar-

neys dundrande gylfkom till "Rolle" Kihls solosång "på festplatsen".

Efter SM:et kom "min" Maria ner till Kalmar och vi seglade hemåt. Under den första veckan hade vi sällskap av fam. Kihl, Nilsson "Benke" och "Boddan", Bullen och Gösta "reseledaren" Schwarz med fru Siv. De tog oss med till några verkliga smultronställen och vi hade en fantastisk seglats i en underbart vacker skärgård. Höjdpunkten blev bastun på Harstena, där var vi också tyvärr tvungna att vinka adjö för att via Göta kanal ta oss hem.

Längtan tillbaka

Väl hemkomna fick vi så'n längtan tillbaka till Kalmar så att vi, när vi fick inbjudan till Cupavslutningen i Borgholm, åkte utan att tveka.

Trots ett perfekt arrangerat IF-SM blir det bestående minnet av Kalmar alla vänliga och trevliga människor vi träffade. Sommarveckorna i Kalmar gav oss något mycket finare än ett SM-guld (såna tar vi i hockey), nämligen nya vänner.

Ni har verkligen lyckats. Nästa gång IF-SM går i Kalmar kan ni redan räkna IF-1940 som anmäld!

Stefan och Maria

Det stora braket i Kalmar

Jag gick och väntade på mina gästar som skulle segla från Västervik till SM:et i Kalmar. Hela söndagen gick men inga gästar dök upp, och jag vankade oroligt av och an på bryggan, för på måndag var det ju dags att segla.

Jag började pejla läget på bryggan i hopp om att finna någon som kunde hjälpa mig.

Jag hade tur!

Hittade en kille från Figeholm, med en träfolka, som var intresserad.

Morgonen efter kryssade vi oss ut förbi slottet, trångt värre, fortsatte ut på banan där det var friska vindar, 8–10 m/s.

Vi seglade omkring och slog några gånger och allt fungerade bra ända tills jag fick se ett stag av en gul IF ett par meter framför mitt förstag.

Det brakade till

Båtarna stannade och gled ifrån varandra. Storseglet rasade och vi tittade på varann. Det hade hänt, det som inte fick hända. Jag kom från babord så felet var mitt. Vi tittade över skadorna och det visade sig att gula IF:en 1825 inte kunde fortsätta.

Min stäv hade slitit bort skotvagnen när stäven kom under bommen. Vidare var det krosskador på sargen framför vinschen. Som tur var blev det inga krossade ben eller andra skador.

Vi fortsatte ut till banan men seglingarna gick inte något vidare ty koncentrationen var inte den bästa av naturliga skäl.

Orolig nattsömn

När vi kom in till hamnen igen hade en ny skotskena inköpts så det var bara att börja att montera och så var vi tvungna att tejpa över krosskadorna, så att det inte skulle komma in vatten.

Den natten sov jag dåligt. Drömde om stora handelsfartyg som klöv IF:en på mitten.

Seglingarna i Kalmarsund var svåra. Olof Björland, som lär ut att man ej skall segla på kanterna bet sig verkligen i tummen. Han var den största kantåkaren.

Tack till killarna i Kalmar för en trevlig SM-vecka.

Röda faran IF 256

Rapport från IF-SM sekretariatet

Även vid större tävlingar typ SM, behövs det flickor. Vid SM-seglingarna fick "seglarkvinnojouren" rycka in för att ta hand om markservicen, dvs sekretariatet. Men eftersom de flesta av oss hade intressen på sjön så var det ganska spännande. Vi var sju tjejer som arbetade i 2-skift. Om det var något som hakade upp sig hade vi tävlingsledaren H-E Lindeblad att fråga till råds. Rapporter från sjön flöt in hela tiden vilket gjorde att man kunde följa tävlingen även från land. Anhöriga och övriga intresserade kunde snabbt få reda på hur deras båtar låg till. Resultaten matades in på dator så vi behövde ej räkna ut poäng och placeringar.

Förutom resultat-redovisning fick vi bistå med allmän service tex hämta roder och köpa frukost åt seglarna när tävlingen drog ut på tiden.

Under tävlingsveckan anordnades trivselkväll med grillning. Den lyck-

ades infalla den dagen vinden tog slut. Andra seglingen var inte över förrän vid 22-tiden. Men seglarna uppskattade verkligen att det doftade grillad fläskkötlett redan vid bryggan. Mat och öl inmundigades till dragspelskomp av Pappa Hansson.

SM veckan avslutades med en seglarbal på Byttan. Stämningen var på topp och det sjöngs allsång så att den inhyrda musiken nästan blev arbetslös.

Sekretariatstjeerna gjorde sitt sista arbetspass på dansgolvet då vi fick lite mer närkontakt med seglarna.

Som tack för denna vecka fick alla vi flickor en väska innehållande diverse livsmedel av Henrik Blomé, som också hade fixat en del av maten till trivselkvällen.

Hälsningar till alla seglare och anhöriga för en trevlig SM-vecka från oss på sekretariatet.

Kina, Lisa, Bodil, Anne, Birgitta, Siw och Kerstin

Svenska Mästerskap IF 1986

Slut plac	Båtens		Poäng i segling nummer						Poäng summa
	Besättning	Nummer	I	II	III	IV	V	VI	
1	Hansson/Hansson/Hansson	1504	0,0	0,0	5,7	0,0	20,0	0,0	5,7
2	Brunström/Arendahl/Höglind	1472	11,7	11,7	3,0	D 43,0	0,0	14,0	40,4
3	Cederblad/Åsund/Stenholm	201	14,0	14,0	0,0	D 43,0	14,0	3,0	45,0
4	Carlsson/Sellin/Wikman	1724	5,7	21,0	11,7	13,0	10,0	13,0	53,4
5	Björland/Schwarz/Schwarz	2	17,0	5,7	14,0	14,0	D 43,0	5,7	56,4
6	Garney/Garney/Garney	69	10,0	13,0	16,0	3,0	17,0	27,0	59,0
7	Kihl/Håkansson/Löfstrand	2501	3,0	24,0	24,0	10,0	16,0	8,0	61,0
8	Westman/Westman/Westman	1664	16,0	22,0	10,0	5,7	8,0	22,0	61,7
9	Näslund/Svedberg/Hellström	1725	13,0	3,0	13,0	U 43,0	19,0	17,0	65,0

Tekniska kommittén har tittat på...

Rapport från Anders Carlsson i 1724 och Hans Larsson i 3283 om inplastning av knän

Arbetet började i IF 1724 med att klädseln togs bort i garderoben. Därefter måste allt kontaktlim tvättas bort, både mot däck och sidor. Till detta användes tex limtvätt. Till slut slipas ytorna med mycket grovt slip-papper, för att få så bra vidhäftning som möjligt. Innan plastarbetet påbörjas måste inredningen skyddas ordentligt.

Svårt och kladdigt

Plastningen gjordes på så sätt att först plastade vi fast plattan mot skrovsidan (1) och sedan plastades knät på plats (2). Detta arbetssätt visade sig bli ganska svårt och kladdigt, men resultatet blev till sist mycket bra och dessutom snyggt.

Ändrade arbetssätt

Med erfarenheterna från arbetet i 1724 ändrade vi en del i arbetssättet på 3283 enligt nedan. Här skruvades fronten på babords garderob bort. Härigenom fick vi mycket bättre utrymme för plastningen. En annan ändring som vi gjorde var att knät plastades ihop med plattan utanför båten. Att tänka på då, är att knät ej blir lika formbart mot skrovsidan, men detta kompenseras med att lägga på mera microballongspackel.



13 mantimmar

Total tidsåtgång för arbetet i denna båt blev ca 13 mantimmar. En man $\times$ 5 timmar för förberedelser + plastning knän. Inplastningen gjorde vi tillsammans på ca 3 timmar. Efterarbetet med målning, limning och monterning av garderobssida tog ca 2 timmar.

Viss förbättring

Vilka erfarenheter har vi då fått efter en säsongs seglande med knän?

Konstruktionen är gjord för att skrovsidan ej skall bukta in när vanten spänns. På denna punkt har vi märkt en viss förbättring. Rent logiskt måste denna förstärkning göra stor nytta, speciellt vid segling i hårt väder

och grov sjö.

Bra konstruktion ännu bättre

Att plasta in knän i IF-båten är ett sätt att göra en tidigare bra konstruktion bättre. Vad vi vet har ingen drabbats av haveri med en IF på grund av att vantinfästningarna gett vika.

Om ni har synpunkter eller förslag, så hör gärna av er till Svenska IF-båtförbundet.

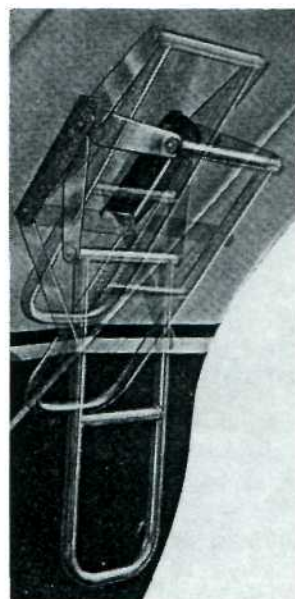
Hälsningar 1724 och 3283

OBS! Vid arbete med polyester måste absolut kolfilttermask användas.

Lämpliga bad och räddningsstegar till IF-båt

Bild 1 och 2 visar en mycket bra hemmagjord stega. Den är tillverkad av 25 mm rostfria rör med yttermått 850 $\times$ 320. Antal steg är fyra. Tyvärr finns ej denna stega att köpa men är kanske ändå ett alternativ för den som har verktyg, svets samt möjlighet att få rören bockade.

Bild 3 visar en stega "Stratos", som säljs genom Oxelösunds Båt & Motor. (Se annons på annan plats.)



Storm på Östersjön

– Av Karl-Peter Meijer –

Mirage, vår 26 foot långa segelbåt, kämpar mot vågor och vind mellan Gotland och fastlandet. Det regnar hela dagen och vindstyrkorna närmar sig 30 m/s. Växlande vindar och orkanbyar gör Östersjöns vågor höga och krabbiga. I sittbrunnen sitter vi tysta och våra blickar möts aldrig. Tiden går och en räddningshelikopter närmar sig men avlägsnar sig lika fort. Vi hinner tänka en hel del under våra 17 timmar på sjön.



Besättningen på Mirage, Maria, Johan och Karl-Peter.

Start i Visby

En tidig tisdagmorgon 23 juli 1985 ringer Johan lotsstationen och får följande uppgifter: 5–8 m/s sydlig vind vridande mot nord framåt eftermiddagen. Denna rapport låter bra och vi Johan, Maria och jag bestämmer oss för att ge oss iväg trots duggregnet.

Provianten består av makaronisallad, varm choklad, frukt, chokladkakor och kex.

Är det något vi har lärt oss så är det att klä sig ordentligt.

Med varma kläder och regnställ lämnar vi Visby och den välbesökta hamnen. Klockan är prick 08.00 och loggen nollställs.

Så snart hamnområdet lämnas ställs kursen in mot Landsort i Stockholms södra skärgård. Kompassen visar då 340° och distansen är ca 70 distansminuter. Vår toppriggade båt för storsegel och en liten genua. Ganska behagligt med fyllda segel i halvvind och 6 knops fart. Släpjollen följer oss troget men efter ett par timmar i ökande sjögång vill jollen vända på sig. Detta bromsar farten så pass mycket att den nya platsen för jollen blir på fördäck, väl surrad.

Den ökande sjögången och båtens skruvande rörelser gör mig illamående och Maria tar över rodret. Johan ligger i ruffen och vilar och är måttligt intresserad av seglingen.

Ovädret börjar

Vindstyrkan ökar och Maria tycker att det börjar bli svårt att hålla kursen. Mitt illamående förvärras och jag inser vad som kommer att hända. Med hänsyn till de övriga försöker jag åtminstone "pricka" havet. Vid det

här laget börjar Johan förstå att han bör delta i seglingen. Hans första insats blir att ge mig en mugg med skölvatten. Skämt av typen – var det en capricciosa eller en vesuvio? – uppskattades ej. Jag ligger raklång i sittbrunnen och hinner kräkas ett par gånger till under tiden Johan styr.

Klockan är tre på eftermiddagen och någon båt har inte syns till på flera timmar. Regnet duggar vidare och vågorna blir allt högre och högre. Johan hojtar att vi gör fartrekord hela tiden. 11 knop. ... 12 knop. ... 13 knop. ...

Kulingen är ett faktum när det nu är ca 20 distansminuter kvar till Landsort. Vi bestämmer att genuan ska tas ner och den enda som är i stånd att klara detta är Johan.

Maria vägrar att flytta på sig där hon sitter i lä och krampaktigt håller sig fast i pulpiten. Här har jag inte många val, utan det är bara att resa sig och styra med båda händerna. Johan studsar fram på fördäck i den höga sjön för att ta ner genuan. Han drar i seglet för glatta livet men det blir en knut på fallet vid sittbrunnen. Maria skriker att han ska sluta dra i seglet men han hör inget. Trots att de bara är fem meter från varandra så hörs inte skriken. Med hjälp av teckenspråket förstår Johan till slut att han ska sluta dra så att Maria kan lösgöra knuten. När han väl har fått ner seglet är han så trött att han måste vila innan han kommer tillbaka till sittbrunnen. Under dessa minuter har vinden vridit mot nord och det är omöjligt att fortsätta mot Landsort. Trots att jag är sjösjuk fortsätter jag att styra båten som nu i stort sett går

söderut.

Full storm

Det är ett öronbedövande väsen av sjön och av fladdrande segel och flagga. Den snabba vindkantringen skapar väldiga vågberg och vi börjar inse att det är storm och att något verkligt illa kan drabba oss. Överlevnadskänslan börjar träda i kraft och vi pratar allt mindre med varandra. Tanken som sysselsätter oss är – Hur ska vi klara oss? Vågorna vill pressa oss söderut men eftersom jag inte vill hamna i Polen försöker jag slöra mot fastlandet. Gippar skulle dessutom vara hotande om vi länsade. Trots slören gör storseglet två snabba gippar fram och tillbaka vid ett tillfälle och det är verkligen tur att något huvud inte är i vägen för bommen.

Johan går ner i ruffen för att larma sjöräddningen. I det här läget är PR-radion värd varenda krona den kostat. Han fattar vingligt tag i mikrofonen och gör anrop på kanal 11 A. Sjöräddningen svarar och vill ha reda på position, båtens utseende och om vi har problem ombord.

Johan svarar så gott han kan och vi blir ombedda att återkomma om vi får problem ombord.

Det är skönt att veta att någon vet var vi finns. Johan kommer tillbaka till sittbrunnen och stänger ruffluckan för de väldiga vågornas skull.

Den stända luckan innebär också att vi inte hör något av PR-radion.

Maria sitter som vanligt i lä och håller sig fast i pulpiten och jag håller roderkulten i båda armvecken. Jag kräks fortfarande då och då, men in-

gen låtsas om det. Ett försök att reva seglet misslyckas. Sjögången är för stor. Vågorna sköljer över oss samtidigt som den nedtagna genuan släpar uteden sidan på båten.

Blöta kex och chokladkakor ligger osmakliga vid våra fötter men min tomma mage får mig att säga till Maria att hon ska ta med "provianten" om vi blir tvugna att överge båten. Inte en båt har vi sett på tio timmar och det känns onekligen ensligt. Loggen visar att vi har gjort 70 distansminuter och vi borde snart börja se land. Någon stans mellan Oskarshamn och Oxelösund ska vi komma in. Men var? Och hur ska vi veta vilket sjökort vi ska titta på?

På avstånd hör vi ett ljud som visar sig vara en helikopter. Den kommer närmare och vi vinkar till den, men eftersom vi inte är i sjönöd flyger den vidare. Detta livstecken höjer stämningen ombord trots att vi inte får någon hjälp.

Timme efter timme går och det börjar skymma. Plötsligt får jag syn på något. Är det land? Vi sitter alla tre på helspänn och tittar på samma fläck. Sakta tonar konturerna av en fyr fram. Vi jublar inombords, men inser ändå att många svårigheter återstår i det tuffa vädret. Johan går ner i ruffen och letar febrilt bland sjökorten efter den beskrivna fyren, men hittar den ej. Jag törs inte närma mig land mera utan går parallellt med kusten.

Den besvärliga stormen börjar avta och det blir lättare att styra båten. Vi vet fortfarande inte var vi befinner oss men så får vi syn på en annan segelbåt. Jag styr upp mot den och Johan skriker. – Vad heter fyren? Allt vi hör är "äppen". Efter en stunds letande hittar vi rätt sjökort och förstår att det måste ha varit fyren Storkläppen de menade. Vi har alltså hamnat strax norr om Västervik!

Västervik nästa

I kuling seglar vi söderut mot Västerviks inlopp. Det är nu mörkt och vi får ta hjälp av fyrar. Vid horisonten syns en nödraket och vi lider verkligen med dem som är i båtarna där ute.

Storseglet tas ner och vi tar hjälp av motorn den sista biten i den uttryckade farleden in till Västerviks hamn. Klockan är elva och Maria går ner i ruffen för att leta efter något torrt att sätta på sig. Hon upptäcker då att hon har hållit i en gummistropp ända sedan ovädret började. Min sjösjuka har släppt och jag är glad men samtidigt mycket trött. Johan däremot tycks kunna tåla hur mycket som helst.

Till slut ligger vi förtöjda i Västerviks gästhamn. Först nu kan vi säga till varandra att det gick vägen. Vår belöning blir makaronisalladen, som

har fått vänta länge på vår hunger. Det har slutat regna och blåsa. Loggen talar om att vi har gjort 96 distansminuter utan att ens vara i närheten av Landsort. Innan vi går och lägger oss anropar Johan sjöräddningen och talar om att vi oskadda med båt ligger i Västervik. Dagen är avslutad och klockan är ett.



Dagen efter

Vi vaknar sent på förmiddagen i solsken. Det första vi gjorde var att ringa våra föräldrar och tala om att allt var väl. Fantastiskt nog visste de via sjöräddningen att vi var i Västervik. Allting i båten är fuktigt och vi tömmer det mesta och låter det torka. Johan har lite huvudvärk och Maria och jag känner oss också lite omtumlade. Samtalen på bryggan kretsar naturligtvis kring stormen. Många båtar var tyvärr ute i stormen eftersom väderleksrapporten inte varnade. Några skadade båtar finns i hamnen efter ovädret och en segelbåt står redan på land för reparation av rodret. Endast smärre skador drabbade vår båt. En söm gick upp i seglet och flaggan hade fladdrat sönder och såg ut som en sämre sortens örlogsflagga. Vi var imponerade över båtens sjövärdighet.

Uppgiften om vindstyrkan varierade mellan 25 m/s och 40 m/s. Oavsett hur hårt det blåste var det i alla fall en förfärlig upplevelse och båten var till salu hela dagen men någon köpare fanns det ej. Sista sträckan till Stockholm skulle göras så fort som möjligt och utan segel.

Lärdom av stormen

Gjorde vi rätt eller hade vi bara tur? Tyvärr fick enligt uppgift två människor sätta livet till och det är givetvis två människor för mycket men med tanke på att så många båtar blev utsatta ca 50 st, så är jag ändå förvånad över att så många klarade sig under de svåra förhållandena.

Det måste nog erkännas att båt och besättning inte var riktigt förberedda för stormen. Egentillverkade livlinor fanns i båten men användes ej. De kom helt enkelt aldrig på tal. Sjösjuka och trötthet reducerar handlingskraften och även tänkandet. Någon stormflock fanns ej i båten. Vår segling med storseglet gjorde båten mycket lovgirig, vilket en stormflock inte skulle ha gjort. Stormen kom snabbt och när den redan har kommit kan det vara för sent att ändra på något. Nödraketer är bra att ha men de ska inte vara nerpackade svåråtkomliga i en väska vilket var fallet för oss.

Vad som är lika viktigt som allt annat är att man inte grips av panik och att man är envis. Jag trodde faktiskt inte att jag skulle kunna styra båten samtidigt som jag var sjösjuk. Människan har tveklöst reservkrafter. En stor psykologisk hjälp var de två tillfällena då dels sjöräddningen på PR-radion svarade på anrop och dels då helikoptern visade sig.

Den lärdom vi tar av stormen är att man ska tänka efter före. Det är inget att sträva efter, att hamna i storm men har man varit med om den är det absolut en erfarenhet.



Albin Accent nr 253 – båten som hjälpte oss genom stormen.